

MÁS QUE ZBE

(ZONA DE BAJAS EMISIONES)





MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

La RED DE CIUDADES QUE CAMINAN, asociación sin ánimo de lucro de ámbito estatal, integrada por más de 60 administraciones públicas, considera necesaria una revisión del concepto “Zonas de Bajas Emisiones” (ZBE) por los siguientes motivos:

- El concepto ZBE es insuficiente tal como está planteado en el Anteproyecto de Ley, entre otras cuestiones, caracteriza a estas zonas según el combustible de los vehículos que pueden acceder a ellas, y no según la cantidad de vehículos que circulan dentro de su área.
- Se necesita una definición legislativa que defina el concepto de “Tráfico necesario” para poder restringir el uso del coche en ciudad.
- La definición del ámbito de actuación deja fuera a una gran parte de la población urbana del país.
- Existen ciudades que están apostando por **otras formas aún más efectivas y estructurales** para conseguir la reducción de emisiones (fuertes y consolidadas restricciones al acceso en coche, independiente de su combustible) que, sin embargo, quedan fuera del acceso a subvenciones por no tener aprobada una ZBE como tal.





1. La movilidad no se origina por generación espontánea

La necesidad de transportarse se debe al alejamiento en el espacio entre los bienes, los servicios, los lugares de trabajo o los lugares de residencia. A la necesidad de transportarse cabe responder con dos tipos de políticas: ofertando indefinidamente nuevos y costosos medios de transportarse sin preocuparse de reducir el alejamiento en el espacio entre los usos del suelo o, por el contrario, tendiendo más a reducir el alejamiento espacial y la especialización funcional del espacio que a aumentar la oferta de transporte.

Lo característico del primer tipo de política es que tiende a aumentar más y más el radio dependiente de acción de las personas (el que no se puede abarcar con la marcha a pie) y eso mismo contribuye a facilitar un creciente alejamiento entre los lugares de residencia y de trabajo y los servicios, es decir, realimenta el proceso.

Lo característico del segundo tipo de política es que tiende a que, dentro del radio autónomo de acción de cada familia o persona, radio cuyo origen se halla en la vivienda, quepa encontrar, para cuantos más mejor, el lugar de trabajo y el mayor número posible de servicios y bienes. Para ello es necesario que los servicios y lugares de trabajo generadores de desplazamientos se distribuyan en el espacio de la manera más homogénea e igualitaria que permitan las circunstancias concretas en cada caso, de la manera menos concentrada y con la menor especialización funcional del espacio que resulte admisible.

La relación entre transporte y usos del suelo es íntima y la resolución de las necesidades que se detecten podrá abordarse tanto con medidas que se circunscriban al ámbito del desplazamiento, es decir, incidiendo sobre la movilidad, como con medidas que afecten a la distribución espacial de los usos del suelo, es decir, incidiendo sobre la concepción de la ciudad y la accesibilidad.

En muchas ciudades y núcleos de población se conserva o se ha recuperado la polivalencia de funciones pero, en otros casos, las ciudades han ido especializando sus funciones en espacios segregados, cada vez más alejados unos de otros y por lo tanto es mayor la necesidad de desplazarse cada vez más si se quiere satisfacer las necesidades relacionadas con dichas funciones.

Evidentemente esta especialización y segregación de los usos del suelo no hubiera sido tan sencilla y, en última instancia, hasta posible, sin la generalización del uso del automóvil, dado que las crecientes distancias entre usos distintos del suelo no podían recorrerse andando.

Como en todo problema en la vida si se quieren lograr resultados duraderos en el tiempo es preciso actuar sobre las causas del problema. Hay que propiciar y recuperar la mayor polivalencia de los usos del suelo y ello demanda medidas relacionadas con el urbanismo, el uso del suelo y la ordenación del territorio.



MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

2. Espacio público: no sólo para movernos

Las personas ocupan el espacio público:

- a) Para pasear, estar, encontrarse, charlar, jugar, etc.
- b) También para desplazarse con el fin de atender sus necesidades “movilidad obligada” y hemos transformado ésta en movilidad motorizada como consecuencia del alejamiento de los usos del suelo, el abandono de la polivalencia y multifuncionalidad de los usos del suelo y la especialización funcional del territorio y el espacio urbano





MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

3. Es fundamental reducir el volumen de tráfico en automóvil privado

El tráfico motorizado **necesario** es muchísimo menos que el que actualmente discurre por nuestras ciudades. Mucho del tráfico existente se produce como consecuencia de las facilidades al automóvil y a su estacionamiento (no olvidemos que no hay auto-móvil sin auto-quieto y que todo viaje requiere dos estacionamientos).

El espacio público tiene un valor muy alto y **no puede ocuparse masivamente** por la circulación de los automóviles y tampoco por su estacionamiento.

Hay que compaginar la liberación de espacio por el automóvil con la ocupación de ese espacio por otros usos diferentes.

Es necesario **evitar un dilema**: que el tráfico motorizado necesario sea aquél por el cual el propietario o propietaria está dispuesto a pagar, mientras que el innecesario sería aquél cuyo propietario no quiere o no puede pagar.

En este sentido hay países en que el impuesto de congestión se aplica también a los vehículos “verdes”, subrayando que con dicho impuesto se pretende en primer lugar una reducción del espacio vinculado y ocupado por el automóvil (con independencia de su mayor o menor contaminación) y una liberación de espacio para otros usos, no necesariamente vinculados a la movilidad





Por unas ZBE más eficaces

4. Evaporación del tráfico

En contra de lo que puede pensarse a primera vista, no hay que tener excesivas cautelas en limitar el tránsito motorizado y su velocidad, ya que está analizado y demostrado que cuando en las ciudades se reasigna el espacio del viario para otros modos de transporte distintos de los automóviles, los problemas de tráfico suelen ser mucho menos graves de lo previsto.

Los niveles generales de tráfico suelen reducirse en cantidades significativas en toda la zona, no sólo en las vías sobre las que se ha actuado, si bien en los primeros momentos puede haber un periodo de ajuste. Reducir el espacio del viario destinado al tráfico general suele traducirse en una reducción de los niveles de tráfico sin que por ello aumente en otras zonas aledañas.

Esto se conoce como “evaporación del tráfico”. Las personas que conducen responden con una variedad de comportamientos mucho mayor de lo que habitualmente se supone –básicamente, se presume que van a continuar un día tras otro en su automóvil, aguantando atascos en rutas alternativas, asumiendo que “nada puede hacer que la gente deje el coche”–.

Estos cambios de comportamiento son más claros cuando se reduce la capacidad de una determinada vía y a la vez resulta patente que no hay ampliación en las adyacentes. En estos su-

puestos, se renuncia al desplazamiento, se buscan destinos o medios de transporte alternativos, se reducen las frecuencias de viaje, se agrupan diferentes propósitos para un mismo desplazamiento, etc.





MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

5. Mejor reducir el tráfico motorizado antes que sustituir los carburantes

La sustitución de los carburantes, especialmente la electrificación, es muy conveniente, pero siempre debería ser una medida adicional y complementaria a la de la reducción del tráfico.

La reducción de emisiones contaminantes va ligada por orden de importancia:

- a) Esencialmente a la reducción del volumen de tráfico automóvil motorizado
- b) A la sustitución de los carburantes de los vehículos motorizados por otros menos contaminantes
- c) A la reducción de la velocidad máxima de circulación

Todo esto propicia directamente:

- La convivencia y la coexistencia en el espacio público
- Contribuye a reducir las emisiones contaminantes
- Aumenta la seguridad vial y reduce los atropellos

Hay que ser conscientes de que la electrificación cambia y mejora unas cosas (por ejemplo, la emisión de contaminantes en destino), aunque no aborda ni modifica otras relacionadas con la movilidad y la calidad del espacio ciudadano.

Desde el punto de vista del espacio público, para liberar su ocupación por el vehículo privado y para propiciar un rediseño del mismo que permita usos diferentes a la movilidad, es muy conveniente plantearse medidas que primen el disfrute y la recuperación del espacio público urbano para todas las personas frente a la movilidad.





MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

6. No crear guetos de aire “puro” en el centro de las ciudades

Las Zonas de Bajas Emisiones no deben ser lugares aislados, al estilo de los oasis en un desierto. No es admisible que desplazarse a una ZBE para tener buen aire.

No podemos engañarnos poniendo ZBE en las áreas más contaminadas, dejando que en el resto de áreas pase el tiempo para que podamos aplicar otras ZBE cuando alcancen ciertos límites de intolerancia medioambiental (emisiones gaseosa y ruidos). Se trata de lograr buen aire en todos los barrios.





7. Las propuestas de la Red

La Red de Ciudades que Caminan propuso a las autoridades revisar y precisar, en la normativa que genere la implantación de las medidas de transición ecológica, la definición del concepto "Zonas de Bajas Emisiones" recogido en el PROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA en la línea de las propuestas que se indica a continuación:

Reformulación del concepto, incluyendo como obligatorio restringir el tráfico a motor al Tráfico Necesario

Ámbito delimitado por una Administración Pública, en el ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme al criterio de TRÁFICO A MOTOR NECESARIO, entendido como aquel imprescindible para el funcionamiento de la ciudad, compuesto por:

- Servicios públicos
- Emergencias
- Mensajería y distribución de mercancías
- Reparto domiciliario
- Acceso a garajes o aparcamientos
- Servicio a hoteles
- Acceso para personas con movilidad reducida
- Transporte de bultos por residentes y profesionales

Estas restricciones pueden completarse con otras relativas al combustible empleado por los vehículos de acceso permitido, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.



MÁS
QUE
ZBE

Por unas ZBE más eficaces

8. Modificar los ámbitos de aplicación

Cada municipio de más de 20.000 habitantes debería contar con su propia ZBE.

Los municipios de más de 50.000 habitantes deberían organizar su territorio para contar con una ZBE cada aproximadamente 50.000 habitantes, de tal forma que estas zonas no contribuyan a potenciar todavía más las partes centrales de la ciudad.

Así, un municipio de 200.000 habitantes debería contar al menos con 4 ZBE. Uno de un millón, con 20 Zonas de Bajas Emisiones. Todas las ZBE deberían estar distribuidas por distritos siguiendo un patrón demográfico/territorial homogéneo.



MÁS
QUE
ZBE
(ZONA DE BAJAS EMISIONES)

